



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание экспертов по Правилам,
прилагаемым к Европейскому соглашению о
международной перевозке опасных грузов по
внутренним водным путям (ВОПОГ)
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)

Двадцать первая сессия
Женева, 27–31 августа 2012 года

**Доклад Совместного совещания экспертов
по Правилам, прилагаемым к Европейскому
соглашению о международной перевозке
опасных грузов по внутренним водным путям
(Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ),
о работе его двадцать первой сессии***

* Распространен на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2–3	4
III. Семьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)	4	4
IV. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня)	5–6	5
V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)	7	5
VI. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)	8–38	6
A. Поправки для вступления в силу 1 января 2013 года.....	8–12	6
1. Предлагаемые поправки, уже направленные Договаривающимся сторонам.....	8–9	6
2. Исправления к уже направленным предлагаемым поправкам..	10–11	6
3. Исправления к существующему тексту Правил, прилагаемых к ВОПОГ	12	6
B. Поправки для вступления в силу 1 января 2015 года.....	13–38	7
1. Остойчивость (аварийная)	13	7
2. Варианты постройки (раздел 9.3.4)	14	7
3. Тяжелое печное топливо	15–18	7
4. Перечень проверок	19–20	8
5. Перевозка угля навалом	21–22	8
6. Поправки лингвистического характера.....	23–25	8
7. Предложение о поправках к главе 1.15	26–28	9
8. Мягкие контейнеры для массовых грузов.....	29–31	10
9. Доклад неофициальной рабочей группы по защите против взрывов на танкерах о работе ее первой сессии (Страсбург, 6–7 июня 2012 года)	32–33	10
10. Доклад неофициальной рабочей группы по веществам (Страсбург, 5–6 июня 2012 года)	34–36	10
11. Применимость переходных положений, касающихся судов	37–38	11
VII. Каталог вопросов (пункт 6 повестки дня).....	39–43	11
VIII. Вопросы, касающиеся признания классификационных обществ (пункт 7 повестки дня)	44–47	12
Доклад Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ о работе их совещания, состоявшегося 22 марта 2012 года	44–47	12

IX.	Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги (пункт 8 повестки дня)	48–51	12
A.	Специальное разрешение на перевозку сжиженного природного газа (СПГ).....	48–50	12
B.	Отступления в целях использования СПГ для обеспечения движения судов, перевозящих опасные грузы.....	51	13
X.	Программа работы и график совещаний (пункт 9 повестки дня)	52–53	14
A.	Следующая сессия	52	14
B.	Неофициальная рабочая группа по стандартам.....	53	14
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	54–57	14
A.	Минимальные расстояния, которые должны соблюдаться судами на стоянке вне зон, специально указанных компетентным органом в соответствии с пунктами 7.1.5.4.3 и 7.2.5.4.3 ВОПОГ	54	14
B.	Проект Отдела окружающей среды ЕЭК ООН по управлению рисками и кризисными ситуациями в дельте Дуная	55	14
C.	Толкование ВОПОГ: пункт 7.2.4.16.9	56–57	14
XII.	Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)	58	15
Приложения			
I.	Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ		16
II.	Предлагаемые поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2015 года		20
III.	Поправки к Руководящим принципам, касающимся использования каталога вопросов для экзаменования экспертов в области ВОПОГ		24

I. Участники

1. Совместное совещание экспертов по Правилам, прилагаемым к Европейскому соглашению о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ), провело свою двадцать первую сессию в Женеве 27–31 августа 2012 года под руководством Председателя г-на Х. Райна (Германия) и заместителя Председателя г-на Б. Биркльхубера (Австрия). В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украины, Франции, Хорватии и Швейцарии. В работе сессии участвовал также представитель Европейского союза. Были представлены следующие межправительственные организации: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайская комиссия (ДК). Были также представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация предприятий нефтяной промышленности (ЕВРОПИА), Европейский совет химической промышленности (ЕСФХП), Международный комитет по предотвращению производственных аварий на речном транспорте (СИПА), Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), Федерация европейских ассоциаций владельцев цистерн-хранилищ (ФЕТСА), Международная ассоциация по опасным грузам и контейнерам (АСПОГ), Европейский союз речного судоходства (ЕСРС) и Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/43 и Add.1

Неофициальный документ: INF.1 (секретариат)

2. Комитет по вопросам безопасности утвердил подготовленную секретариатом повестку дня, измененную в соответствии с неофициальным документом INF.1 с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.29.

3. Представитель Германии с сожалением отметил, что приложений к докладу о работе предыдущей сессии на немецком языке не имеется. В этой связи он просил перевести на немецкий язык эти тексты, а также впредь переводить все принятые тексты, которые будут прилагаться к докладам Комитета по вопросам безопасности.

III. Семьдесят четвертая сессия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/224 (доклад Комитета)

4. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению доклад Комитета по внутреннему транспорту.

IV. Состояние Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (пункт 3 повестки дня)

5. Комитет по вопросам безопасности отметил, что за период после его предыдущей сессии число Договаривающихся сторон не изменилось (17).

6. Комитет отметил, что предложения о поправках к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, содержащиеся в документах ECE/ADN/18 и ECE/ADN/18/Corr.1, были направлены Договаривающимся сторонам 1 июля 2012 года в виде уведомления депозитария C.N.327.2012.TREATIES-XI.D.6. Эти поправки будут считаться принятыми 1 октября 2012 года и вступят в силу 1 января 2013 года, если только по крайней мере пять Договаривающихся сторон не уведомят Генерального секретаря о своем возмущении против этих поправок до 1 октября 2012 года.

V. Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ (пункт 4 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 (доклад Совместного совещания о работе его весенней сессии 2012 года)
ECE/TRANS/WP.15/215 (доклад Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) о работе ее девяносто второй сессии)
ECE/TRANS/WP.15/213/Corr.1
ECE/TRANS/WP.15/213/Add.1 (новые предложения о поправках к ДОПОГ)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25 (секретариат)

7. Комитет отметил, что после предыдущей сессии Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ Рабочая группа WP.15 внесла изменения в проект поправок к ДОПОГ, вступление которых в силу предусмотрено на 1 января 2013 года; таким же образом поступила и Комиссия экспертов МПОГ в отношении поправок к МПОГ. В целях согласования следует предусмотреть соответствующие поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, которые вступили бы в силу одновременно с вышеупомянутыми поправками на основе процедуры, предусмотренной пунктом 5 а) статьи 20 ВОПОГ. Рассматриваемые поправки, воспроизведенные в документе ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25, были приняты с некоторыми изменениями (см. ECE/ADN/18/Add.1).

VI. Предложения о внесении поправок в Правила, прилагаемые к ВОПОГ (пункт 5 повестки дня)

A. Поправки для вступления в силу 1 января 2013 года

1. Предлагаемые поправки, уже направленные Договаривающимся сторонам

Документы: ECE/ADN/18 и ECE/ADN/18/Corr.1 (секретариат)

8. В отношении толкования переходных положений, касающихся подготовки экипажа (1.6.8), Комитет подтвердил, что все ответственные судоводители и лица, ответственные за погрузку и разгрузку, должны пройти курс подготовки, включающий модуль, по остойчивости, до 1 января 2020 года.

9. Было также подтверждено, что восемь дополнительных занятий, предусмотренных в подразделе 8.2.2.4, отводятся для подготовки в области остойчивости. Если соответствующие тексты представляются неясными, то следует внести официальные предложения по их уточнению.

2. Исправления к уже направленным предлагаемым поправкам

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (часть I)
(секретариат)

Неофициальные документы: INF.9 (секретариат)
INF.18 (пункты 1–7) (секретариат)
INF.24 (Швейцария)
INF.27 (секретариат)
INF.28 (Бельгия)

10. Комитет по вопросам безопасности принял к сведению, что в ходе подготовки сводных изданий ВОПОГ 2013 года на различных языках, которая осуществлялась на основе документов ECE/ADN/18 и ECE/ADN/18/Corr.1, были выявлены расхождения между вариантами этих документов на различных языках, а также пропуски дополнительных поправок. Комитет счел, что эти ошибки и пропуски необходимо исправить с момента вступления в силу поправок, и в этой связи предложил, чтобы Административный комитет просил начать процедуру внесения исправлений, как только поправки будут считаться принятыми (в принципе, 1 октября 2012 года).

11. С учетом этого Комитет принял предложенные секретариатом различные исправления, внося в них некоторые изменения, а также принял первое исправление, предложенное Швейцарией (см. ECE/AND/18/Corr.2). Три последних исправления, предложенные Швейцарией в неофициальном документе INF.24, были сочтены ненужными. Вопросы, касающиеся переходных положений в пункте 9.3.x.13.3, должны быть прояснены для издания ВОПОГ 2015 года.

3. Исправления к существующему тексту Правил, прилагаемых к ВОПОГ

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (часть II)
(секретариат)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/28 (ЦКСП)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/31 (ЦКСП)

Неофициальный документ: INF.18 (пункты 8 и 9) (секретариат)

12. Комитет принял к сведению, что в ходе подготовки нового издания ВОПОГ 2013 года также были выявлены расхождения между существующими вариантами Правил, прилагаемых к ВОПОГ, на различных языках, которые необходимо исправить. Поэтому он также предложил, чтобы Административный комитет просил начать официальную процедуру внесения исправлений (см. приложение I).

В. Поправки для вступления в силу 1 января 2015 года

1. Остойчивость (аварийная)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

13. Предложения об уточнении предписаний, касающихся аварийной устойчивости (пункт 9.3.2.15.1 а) и аналогичные пункты), были приняты (см. приложение II).

2. Варианты постройки (раздел 9.3.4)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

14. Предложение об изменении формулировки пункта 9.3.4.1.1 было принято (см. приложение II).

3. Тяжелое печное топливо

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/18 (ФЕТСА)

Неофициальные документы: INF.15 (ЕВРОПИИА)
INF.25 (ЕСРС)

15. Представители промышленности указали, что решение об отнесении тяжелого печного топлива к № ООН 3082 начиная с 1 января 2013 года создает для них различные проблемы в плане адаптации, в частности потому, что было решено не предусматривать каких-либо переходных мер. Дело в том, что не все нефтеперерабатывающие предприятия и терминалы, осуществляющие погрузку и выгрузку этого топлива, оборудованы газовозвратными трубопроводами, наличие которых отныне является обязательным. Кроме того, многие суда необходимо будет оборудовать клапанами и газовыми коллекторами с системами обогрева.

16. Комитет по вопросам безопасности отметил, что организация КОНКАВЕ планирует изучить и оценить свойства паров, выбрасываемых при погрузке и выгрузке тяжелого печного топлива. Был поставлен вопрос о том, нужны ли газовозвратные трубопроводы, соединенные с берегом, в случае отсутствия выбросов паров, обладающих свойствами SMR (КМР), и даже нужно ли в таком случае требовать использования судов закрытого типа.

17. Представитель Германии подчеркнул, что классификация этих продуктов в качестве веществ SMR основана на их свойствах в жидком состоянии и что поэтому нецелесообразно пересматривать условия перевозки на основании способности выделять пары. Это было бы равносильно тому, чтобы поставить под вопрос классификацию всех продуктов, отнесенных к веществам SMR, и условия их перевозки.

18. Было решено, что нет необходимости вводить переходные меры. Рассматриваемые проблемы можно было бы урегулировать посредством многостороннего соглашения, которое будет подготовлено правительством Германии, которое изучит также случай перевозки тяжелого печного топлива, не обладающего свойствами SMR, танкерами открытого типа N с двойным корпусом. Поскольку предложение ЕВРОПИА о том, чтобы разрешить перевозку тяжелого печного топлива, обладающего свойствами SMR, танкерами открытого типа N с двойным корпусом в течение переходного периода, не было поддержано ни ЕСРС, ни значительным большинством Договаривающихся сторон, предусмотренное многостороннее соглашение будет разрешать погрузку и выгрузку без возврата газов и без обогрева газовых коллекторов и клапанов только в течение пяти лет.

4. Перечень проверок

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/21 (Дунайская комиссия от имени неофициальной рабочей группы)

19. Предложение о введении по крайней мере двуязычного перечня проверок вызвало целый ряд комментариев. Было предложено, например, указать цели этого перечня и привести примеры его использования в докладе следующего совещания Комитета по вопросам безопасности, тем чтобы можно было принять окончательное решение по вопросу о том, должна ли передаваться судоводителю полная копия перечня проверок. Большинство Договаривающихся сторон выступили против такого обязательства. Остается еще решить вопрос о том, должен ли этот перечень быть включен в Правила или он должен являться только рекомендацией Административного комитета.

20. Эти вопросы будут вновь рассмотрены неофициальной рабочей группой, которая представит новое предложение на следующей сессии.

5. Перевозка угля навалом

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/30 (ЕСРС)

Неофициальный документ: INF.6 (Германия)

21. Эти документы были подготовлены после инцидентов, связанных с самонагреванием угля, который перевозился навалом судами на Рейне. Уголь перевозится навалом в очень больших количествах в течение многих лет, и до настоящего времени не было отмечено каких-либо особых проблем, вследствие чего уголь не рассматривается в качестве опасного вещества. Однако первоначальные исследования показывают, что угли определенного происхождения, хранимые в определенных условиях, могут иметь характеристики, соответствующие классу 4.2, группа упаковки III.

22. Правительство Германии пригласило делегации, заинтересованные в этом вопросе, принять участие в совещании, которое состоится 26 октября 2012 года в Бонне и в ходе которого дискуссии будут проходить на основе результатов реализации исследовательского проекта.

6. Поправки лингвистического характера

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/26 (Франция)

23. Представитель Франции указал на наличие ряда проблем с терминами, используемыми в вариантах Правил, прилагаемых к ВОПОГ, на английском и в

особенности французском языке. В частности, в разделе 1.2.1 содержится определение термина "Citerne à cargaison (état)" (грузовой танк (состояние)), в котором определяется то, что понимается под разгруженным, порожним или дегазированным танком, однако этот термин не используется в Правилах в данном значении. Напротив, в колонке 7 таблицы С используется французский термин "État de la citerne à cargaison" (конструкция грузового танка), но в значении, определенном в пояснительных примечаниях в начале раздела 3.2.3, которое соответствует английскому термину "Cargo tank design" (конструкция грузового танка).

24. Комитет решил, что необходимо внести исправления, но при этом следует глубже проанализировать данный вопрос. Эта же проблема, похоже, существует в тексте на немецком языке, и исправления будут касаться также образцов свидетельства о допущении, что может привести к практическим проблемам в связи со свидетельствами.

25. Была высказана мысль, что определение термина "Citerne à cargaison (état)" (грузовой танк (состояние)) в разделе 1.2.1 следует исключить, поскольку этот термин не используется в значении, указанном в данном определении. С другой стороны, было бы полезным в соответствии с предложением Франции добавить определение термина "Conception de la citerne à cargaison" (конструкция грузового танка). Рекомендованным классификационным обществам ВОПОГ было также предложено рассмотреть возможность представить определения других терминов, таких как "закрытые грузовые танки" и т.д., которые могли бы быть полезными для улучшения понимания Правил.

7. Предложение о поправках к главе 1.15

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/27 (Франция)

26. Две делегации высказались в пользу усиления положений главы 1.15, с тем чтобы регулярно проверять, по-прежнему ли классификационные общества, рекомендованные для признания, удовлетворяют условиям, на основе которых они были рекомендованы, по примеру практики, применяемой Европейским союзом и Международной морской организацией в аналогичных областях.

27. Другие делегации, также в принципе поддержавшие идею бдительного подхода в этой области, высказали вместе с тем опасения, что это предложение может привести к административным проблемам и осложнениям и неоправданным расходам для администраций. Они сочли, что, прежде чем привлекать к таким проверкам Административный комитет, необходимо, чтобы свои собственные проверки осуществляла страна, которая рекомендовала соответствующее классификационное общество. Кроме того, стандарты, упомянутые в пункте 1.15.3.8, уже предусматривают независимую систему аудитов и проверки, и, возможно, было бы полезным просить классификационные общества направлять результаты этих независимых аудитов Административному комитету ВОПОГ.

28. Комитет решил, что можно будет глубже проанализировать данный вопрос с учетом высказанных замечаний.

8. Мягкие контейнеры для массовых грузов

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/29 (АСПОГ)

Неофициальные документы: INF.5 (АСПОГ)
INF.12 (секретариат)
INF.35 (секретариат) (представлен на двадцатой сессии)
INF.37 (секретариат) (представлен на двадцатой сессии)

29. Комитет по вопросам безопасности напомнил о том, что на своей последней сессии он принял решение пока не разрешать использование мягких контейнеров для массовых грузов, в частности потому, что их по-прежнему не разрешено перевозить по автодорогам и железным дорогам в соответствии с ДОПОГ и МПОГ.

30. Вместе с тем Комитет отметил, что их использование при морской перевозке будет разрешено начиная с 2013 года и что таким образом возникнет возможность интерфейса между перевозками морским и внутренним водным транспортом, а также что эти контейнеры разрешены для железнодорожной перевозки в странах, применяющих СМГС. Они также используются в Российской Федерации и Украине для автомобильной перевозки опасных грузов, а в других странах используются для перевозки неопасных грузов.

31. Комитет решил отложить принятие решения по данному вопросу до следующей сессии, с тем чтобы дождаться результатов новых обсуждений, запланированных в рамках Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и Группы WP.15, учитывая, что на основе Рекомендаций ООН заинтересованные страны могут отступать от правил МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ для целей внутренних перевозок и могут также заключать двусторонние и многосторонние соглашения.

9. Доклад неофициальной рабочей группы по защите против взрывов на танкерах о работе ее первой сессии (Страсбург, 6–7 июня 2012 года)

Неофициальный документ: INF.10 (ЦКСР)

32. Предложенные концепции (определение зон, соответствующие меры защиты и дополнительные меры защиты) не вызвали каких-либо возражений по существу, однако еще необходимо будет решить многие конкретные вопросы. Сначала группа могла бы указать те части Правил, которые будут затронуты, а затем продолжить работу в рамках более широкого контекста, принимая во внимание, например, правила, применяемые в отношении береговых сооружений, а также соединения судна с берегом во время погрузки и разгрузки.

33. Неофициальная рабочая группа продолжит свою работу с учетом результатов обсуждений, состоявшихся в Комитете.

10. Доклад неофициальной рабочей группы по веществам (Страсбург, 5–6 июня 2012 года)

Неофициальный документ: INF.11 (ЦКСР)

34. Комитет принял поправки, предложенные этой рабочей группой, внося в них некоторые изменения (см. приложение II).

35. Некоторые из предложенных изменений направлены на согласование вариантов Правил, прилагаемых к ВОПОГ, на различных языках и поэтому долж-

ны рассматриваться как исправления к существующему тексту (см. приложение I).

36. В отношении изменений, предложенных в разделе F представленного документа, Комитет счел, что указание "3" было по ошибке добавлено в колонку 9 таблицы С для № ООН 1010, 1011 и 1969 в проекте поправок ECE/ADN/18 по просьбе ЕСРС, изложенной в неофициальном документе INF.6, который обсуждался на последней сессии. Эту ошибку надлежит исправить с момента вступления в силу поправок, поскольку нет необходимости предписывать наличие водораспылительной системы в тех случаях, когда данные вещества перевозятся танкерами типа G (см. приложение II).

11. Применимость переходных положений, касающихся судов

Неофициальный документ: INF.16 (Австрия)

37. Представитель Австрии подчеркнул, что весьма трудно проверить, в какой мере к судам могут применяться переходные положения, предусмотренные в разделе 1.6.7, в частности в тех случаях, когда происходит смена их собственника и они должны быть зарегистрированы в другой стране.

38. Комитет по вопросам безопасности признал, что администрации могут столкнуться с трудностями при выдаче новых свидетельств о допущении, и решил, что следует попытаться найти решение этой проблемы.

VII. Каталог вопросов (пункт 6 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/23 (Доклад неофициальной рабочей группы по каталогу вопросов о работе ее девятой сессии) (ЦКСР)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22 (Руководящие принципы Административного комитета, касающиеся использования каталога вопросов) (ЦКСР)

Неофициальные документы: INF.2 (Румыния)
INF.7 (Германия)
INF.23 (ЦКСР)

39. Комитет принял к сведению представленную информацию. Он согласился с тем, чтобы переименовать неофициальную рабочую группу в "неофициальную рабочую группу по подготовке экспертов" с расширенным мандатом, предложенным в неофициальном документе INF.7, а также программой работы и порядком работы, которые определены в неофициальном документе INF.23.

40. Комитет призвал к более широкому участию в работе этой группы. Если делегации не участвуют в ней в силу языковых причин, им следует оповестить об этом секретариат ЦКСР, который сможет при необходимости обеспечить устный перевод.

41. Участникам напомнили о том, что подготовка экспертов включает также подготовку в области обеспечения безопасности (глава 1.10) и что необходимо предусмотреть соответствующие вопросы по этой теме.

42. Комитет принял руководящие принципы, касающиеся использования каталога вопросов для экзаменования экспертов в области ВОПОГ, внеся в них

некоторые изменения (см. приложение III), и предложил Административному комитету подтвердить их.

43. Представитель Франции напомнил, что ранее было запланировано также подготовить поправку к ВОПОГ, с тем чтобы предусмотреть обязательное применение этих руководящих принципов (см. ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, пункт 37).

VIII. Вопросы, касающиеся признания классификационных обществ (пункт 7 повестки дня)

Доклад Рекомендованных классификационных обществ ВОПОГ о работе их совещания, состоявшегося 22 марта 2012 года

Неофициальный документ: INF.3 (Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ)

44. Комитет принял к сведению этот доклад. Некоторые из поднятых в нем вопросов уже были обсуждены или будут обсуждаться в рамках неофициальных групп, и некоторые предложения о поправках к ВОПОГ уже были или будут представлены.

45. Касаясь пункта 6 с) доклада, Комитет по вопросам безопасности высказал мнение, что предписания, касающиеся группы взрывоопасности, применяются ко всему оборудованию, а не только к электрооборудованию.

46. Касаясь пункта 6 k), представитель Нидерландов заявил, что он намерен пригласить делегации принять участие в совещании, посвященном обсуждению определений терминов, используемых в контексте средств для эвакуации.

47. Рекомендованные классификационные общества ВОПОГ пригласят заинтересованные делегации принять участие в работе их следующей сессии, которая состоится 4 октября 2012 года в Брюсселе. К заинтересованным делегациям обращается просьба как можно скорее подтвердить их участие.

IX. Специальные разрешения, отступления и эквивалентные аналоги (пункт 8 повестки дня)

A. Специальное разрешение на перевозку сжиженного природного газа (СПГ)

Документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 (Нидерланды)

Неофициальные документы: INF.4 (Нидерланды)
INF.19 (Франция)

48. В принципе Комитет положительно воспринял идею разработки специальных разрешений и, в более долгосрочной перспективе, положений для перевозки сжиженного природного газа танкерами, в частности с целью учета возрастающей вероятности использования в будущем СПГ в качестве источника энергии в рамках различных, предпринимаемых мер по борьбе с изменением климата.

49. Вместе с тем ряд делегаций сочли, что необходимо более глубокое изучение этого вопроса, поскольку на настоящий момент соответствующий опыт

имеется только в секторе морского транспорта и этот опыт необязательно может быть использован в неизменном виде в сфере внутреннего судоходства. Помимо самого разрешения на перевозку СПГ были затронуты некоторые другие конкретные вопросы:

- предлагаемые размеры цистерн (730 м³);
- применение стандартов на изготовление криогенных сосудов (например, ISO 13530-2);
- продолжительность перевозки (на Дунае может быть предусмотрен безопасный предел, составляющий 30 суток, в то время как безопасный предел, составляющий 24 часа для перевозок на небольшие расстояния, представляется слишком малым);
- проблемы, возникающие в случае непредвиденной остановки судна;
- системы охлаждения цистерн;
- положения, касающиеся наполнения или опорожнения;
- береговые сооружения и соединения;
- оценка рисков и процедуры, применяемые в случае аварии;
- расхождения между предписаниями, касающимися постройки, и МГК ИМО;
- возможность использования груза в качестве топлива для обеспечения движения судна.

50. Было решено поручить рассмотрение этих вопросов неофициальной рабочей группе, которая проведет совещание по приглашению Нидерландов. Было бы полезным привлечь к этой работе представителей газовой промышленности и экспертов по криогенным танкерам.

В. Отступления в целях использования СПГ для обеспечения движения судов, перевозящих опасные грузы

Неофициальные документы: INF.2, INF.3, INF.4 и INF.38 (Нидерланды)
(представлены на двадцатой сессии)
INF.13 (Нидерланды)
INF.14, INF.21, INF.22 (ЦКСР)
INF.29 (секретариат)

51. С учетом информации, предоставленной Нидерландами, и рекомендаций ЦКСР Комитет по вопросам безопасности решил рекомендовать Административному комитету предоставить отступления для следующих судов:

- Damen River Tanker 1145-Ecoliner;
- I – Tanker 1401;
- I – Tanker 1402.

X. Программа работы и график совещаний (пункт 9 повестки дня)

A. Следующая сессия

52. Следующая сессия Комитета состоится в Женеве 21–25 января 2013 года (крайний срок представления документов – 19 октября 2012 года).

B. Неофициальная рабочая группа по стандартам

Неофициальный документ: INF.20 (Германия)

53. Комитет по вопросам безопасности согласился с предложением Германии создать неофициальную рабочую группу по стандартам и принял к сведению приглашение участвовать в работе ее первой сессии, которая состоится в Бонне 22 и 23 октября 2012 года.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

A. Минимальные расстояния, которые должны соблюдаться судами на стоянке вне зон, специально указанных компетентным органом в соответствии с пунктами 7.1.5.4.3 и 7.2.5.4.3 ВОПОГ

Неофициальный документ: INF.8 (Германия)

54. Комитет по вопросам безопасности подтвердил, что термин "гражданское сооружение" включает все объекты гражданского строительства, такие как мосты и туннели. Было решено составить подробный перечень таких сооружений, с тем чтобы изучить возможные случаи и понять, каким образом соответствующие предписания должны применяться в каждом конкретном случае.

B. Проект Отдела окружающей среды ЕЭК ООН по управлению рисками и кризисными ситуациями в дельте Дуная

Неофициальный документ: INF.17 (секретариат)

55. Комитет принял к сведению представленную информацию, отметив, в частности, что этот проект предусматривает разработку руководства по безопасности на нефтяных терминалах.

C. Толкование ВОПОГ: пункт 7.2.4.16.9

Неофициальный документ: INF.26 (ЕСРС)

56. ЕСРС затронул проблему толкования пункта 7.2.4.16.9 в случае веществ, которые могут перевозиться танкерами открытого типа N, но перевозятся танкерами закрытого типа (типа С или N).

57. Комитет по вопросам безопасности указал, что в этом случае безопасный сброс давления в грузовых танках может быть обеспечен с помощью устрой-

ства, предусмотренного в третьем подпункте пункта 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 а) (для танкеров закрытого типа N). Однако это может быть сделано также путем открытия устройств, предусмотренных в первом и втором подпунктах пункта 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 а) (для танкеров закрытого типа N), если такой же уровень безопасности может быть обеспечен при использовании устройств, предусмотренных в третьем подпункте, и если приняты меры по предотвращению накопления воды и ее проникновения в грузовые танки.

ХII. Утверждение доклада (пункт 11 повестки дня)

58. Комитет по вопросам безопасности утвердил доклад о работе своей двадцать первой сессии и приложения к нему на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Предлагаемые исправления к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ

1. 1.1.3.4

Данное исправление не касается текста на русском языке.

2. 1.2.1, определение уравнительного трубопровода

Данное исправление не касается текста на русском языке.

3. 1.2.1, определение газовозвратного трубопровода

Изменить определение следующим образом: "Газовозвратный трубопровод означает трубопровод берегового сооружения, соединенный во время загрузки с газоотводным коллектором или газоотводным трубопроводом судна. Этот трубопровод сконструирован таким образом, чтобы обеспечивать защиту судна от детонаций или проникновения пламени с берега".

4. 1.2.1, определение газоотводного трубопровода

Изменить определение следующим образом: "Газоотводный трубопровод означает трубопровод, соединяющий во время загрузки грузовой танк с беговым сооружением. Этот трубопровод оборудован предохранительными клапанами для защиты грузового танка от недопустимого избыточного внутреннего давления или внутреннего разряжения; он предназначен для отвода газов на береговое сооружение".

5. 1.4.3.7.1 i)

Данное исправление не касается текста на русском языке.

6. 1.6.1.4

Заменить существующий текст следующим:

"(Исключен)".

7. 1.6.7.2.2.2, Таблица общих переходных положений: танкеры, 9.3.2.11.3 а) и 9.3.3.11.3 а), открытый тип N

Вместо "до 150 т" читать "до 150 т и судах-сборщиках маслосодержащих отходов".

8. 1.6.7.3

Вместо "1.6.7.2.3.1" читать "1.6.7.2.2.1".

9. 1.6.7.4.2 Переходные периоды, применимые к веществам

Заменить текст таблицы 1 следующим текстом: "Таблица 1, до 31 декабря 2012 года
(Исключена)"

10. 1.6.7.4.2, таблица 2 "Переходные положения до 31 декабря 2015 года", четвертая позиция для № ООН 1268

Вместо "110кПа < дп50 ≤ 175кПа" читать "110кПа < дп50 ≤ 150кПа".

11. 1.6.7.4.2, таблица 2 "Переходные положения до 31 декабря 2015 года", десятая позиция для № ООН 1268

В колонке 2 вместо "110кПа < дп50 ≤ 150кПа" читать "110кПа < дп50 ≤ 175кПа".

В колонке 20 исключить "27".

12. 1.6.7.4.2, таблица 2 "Переходные положения до 31 декабря 2015 года", одиннадцатая позиция для № ООН 1268, колонка 2

Данное исправление не касается текста на русском языке.

13. 1.6.7.4.2, таблица 2, до 31 декабря 2015 года, № ООН 1268, позиции "НАФТА", колонка 2

Вместо "(нафта)" читать "(НАФТА)".

14. 1.6.7.4.2, таблица 2, до 31 декабря 2015 года, № ООН 1268, позиция "ОСНОВНАЯ ФРАКЦИЯ БЕНЗОЛА", колонка 2

Вместо "(основная фракция бензола)" читать "(ОСНОВНАЯ ФРАКЦИЯ БЕНЗОЛА)".

15. 1.6.7.4.2, таблица 2, до 31 декабря 2015 года, № ООН 2430, колонка 2

Вместо "(нонилфенол, смесь изомеров расплавленная)" читать "(НОНИЛФЕНОЛ, СМЕСЬ ИЗОМЕРОВ РАСПЛАВЛЕННАЯ)".

16. 1.6.7.4.2, таблица 2, до 31 декабря 2015 года, № ООН 3295, предпоследняя позиция, колонка 2

Вместо "(1-октен)" читать "(1-ОКТЕН)".

17. 1.6.7.4.2, таблица 2, до 31 декабря 2015 года, № ООН 3295, последняя позиция, колонка 2

Вместо "(смесь полициклических ароматических углеводородов)" читать "(СМЕСЬ ПОЛИЦИКЛИЧЕСКИХ АРОМАТИЧЕСКИХ УГЛЕВОДОРОДОВ)".

18. 1.16.2.1

Вместо "1.16.10" читать "1.16.11".

19. 3.2.3, пояснения к таблице С, колонка 20, замечание 29

Данное исправление не касается текста на русском языке.

20. 3.2.3, пояснения к таблице С, колонка 20, 34

Данное исправление не касается текста на русском языке.

21. 3.2.3, таблица С, № ООН 1268, первая позиция "НАФТА", колонка 20

Исключить "27".

22. 3.2.3 **Схема принятия решения после таблицы С, второй блок, первая строка**

Вместо "15%" читать "15% при 20 °С".

23. 3.2.3 **Схема С схемы принятия решения после таблицы С**

Во второй графе второй колонки заменить существующий текст на:

"23 °С ≤ температура вспышки ≤ 60 °С".

В третью графу второй колонки *включить*:

"60 °С < температура вспышки ≤ 100 °С или вещества при повышенной температуре класса 9".

Во второй графе третьей колонки *заменить* существующий текст на:

"Температура вспышки > 60 °С, перевозимые разогретыми до температуры ≤ 15 К ниже их температуры вспышки,

или

Температура вспышки > 60 °С, перевозимые при температуре не ниже их температуры вспышки".

Во второй графе четвертой колонки *заменить* существующий текст на:

"Кислоты, перевозимые разогретыми, или легковоспламеняющиеся вещества".

24. 3.2.3 Схема принятия решения после таблицы С, колонка 18, дважды (стр. 223)

Вместо "согласно СГС" *читать* "согласно главам 3.5, 3.6 и 3.7 СГС".

25. 3.2.4.3L., колонка 20: Определение дополнительных требований и замечаний

В конце *добавить* следующий текст:

"Замечание 40: Замечание 40 должно указываться в колонке 20 для перевозки № ООН 3082 ВЕЩЕСТВА, ОПАСНОГО ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЖИДКОГО, Н.У.К. (ТЯЖЕЛОЕ ПЕЧНОЕ ТОПЛИВО)".

26. 7.2.3.15, последнее предложение

Данное исправление не касается текста на русском языке.

27. 7.2.4.25.2

В первом абзаце *вместо* "жесткие или гибкие трубопроводы" *читать* "трубы или шланги в сборе".

Во втором абзаце *вместо* "шлангам" *читать* "шлангам в сборе".

28. 7.2.5.3

Вместо "гибкие трубопроводы" *читать* "шланги в сборе".

29. 8.1.2.2 а)

Данное исправление не касается текста на русском языке.

30. 8.6.2, заголовок

Вместо "8.2.1.3" *читать* "8.2.1.2".

31. 8.6.3, стр. 4, 12.3

Данное исправление не касается текста на русском языке.

32. 9.1.0.40.1

Во втором предложении второго подпункта *вместо* "с распыляющими соплами" *читать* "снабженные стволами с насадками для сплошной/распыленной струи".

Включить третье предложение следующего содержания:

"В качестве альтернативы один или несколько рукавов в сборе могут быть заменены стволами с насадками для сплошной/распыленной струи направленного действия диаметром не менее 12 мм".

После третьего подпункта *добавить* следующий текст:

- "- система подачи воды должна быть способна приводиться в действие из рулевой рубки и с палубы;
- должны приниматься меры для предотвращения замерзания пожарных магистралей и гидрантов".

33. 9.1.0.40.3

Данное исправление не касается текста на русском языке.

34. 9.3.3.22.2

Вместо "9.3.3.23.1" *читать* "9.3.3.23.2".

Приложение II

Предлагаемые поправки к Правилам, прилагаемым к ВОПОГ, для вступления в силу 1 января 2015 года

Часть 1

Глава 1.2

1.2.1 Определения

Включить следующее новое определение:

«"ГЕСАМП" означает Объединенную группу экспертов по научным аспектам защиты морской среды. Публикация ИМО: "The Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships", GESAMP Reports and Studies No. 64, ИМО, Лондон, 2002. Относительная плотность, давление паров и растворимость в воде в соответствии с моделью ГЕСАМП должны указываться для 20 °С. В соответствии с настоящими Правилами отнесение к веществам, остающимся на поверхности воды (floater), и веществам, опускающимся на дно (sinker), должно осуществляться на основе предельного значения 1 000 (соответствующего значению плотности воды внутренних водных путей, равному 1 000 кг/м³)».

Часть 2

Глава 2.2

Включить пункты следующего содержания:

"2.2.9.1.10.4 (Зарезервирован)

2.2.9.1.10.5 Для целей перевозки танкерами вещества, растворы и смеси считаются веществами, растворами и смесями, остающимися на поверхности воды (floaters), если они отвечают следующим критериям*:

Растворимость в воде	< 0,1%
Давление паров	< 0,3 кПа
Относительная плотность	< 1 000.

Для целей перевозки танкерами вещества, растворы и смеси считаются веществами, растворами и смесями, опускающимися на дно (sinkers), если они отвечают следующим критериям*:

Растворимость в воде	< 0,1%
Относительная плотность	≥ 1 000.

* Относительная плотность, давление паров и растворимость в воде в соответствии с моделью ГЕСАМП должны указываться для 20 °С".

Часть 3

Глава 3.2

3.2.3.1 Пояснительные примечания к колонке 20

В первом предложении замечания 14 заменить "при указанных условиях" на "на судах типа N"

Включить новое замечание следующего содержания:

"41. н-БУТИЛБЕНЗОЛ относится к позиции под № ООН 2709 БУТИЛБЕНЗОЛЫ (н-БУТИЛБЕНЗОЛ)".

3.2.3 Таблица С

№ ООН 1206: исключить "(н-ГЕПТАН)" в колонке 2.

№ ООН 1208: исключить "(н-ГЕКСАН)" в колонке 2 и исключить "3" в колонке 9.

№ ООН 1262: исключить "(н-ОКТАН)" в колонке 2.

№ ООН 2709: исключить "41" в колонке 20.

Включить следующие новые позиции:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1265	ПЕНТАНЫ жидкие	3	F1	I	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	да	*	II A	да	PP, EX, A	1	14; * см. 3.2.3.3
1265	ПЕНТАНЫ жидкие	3	F1	II	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	да	*	II A	да	PP, EX, A	1	14; * см. 3.2.3.3
1208	ГЕКСАНЫ	3	F1	II	3+N2	N	2	3	3	10	97	0,65–0,70	3	да	T3	II A	да	PP, EX, A	1	
2709	БУТИЛБЕНЗОЛЫ (н-БУТИЛБЕНЗОЛ)	3	F1	III	3+N1+FN	N	3	3			97	0,87	2	да	T2	II A	да	PP, EX, A	0	

Заменить позиции для № ООН 1764, 2430 (дважды) и 2850 следующими позициями:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1764	КИЛОТА ДИХЛОЛУКСУСНАЯ	8	C3	II	8+N1	N	3	3			97	1,56	2	да	T1	II A	да	PP, EP, EX, A	0	17
2430	АЛКИЛФЕНОЛЫ ТВЕРДЫЕ, Н.У.К. (НОНИЛФЕНОЛ, СМЕСЬ ИЗОМЕРОВ РАСПЛАВЛЕННАЯ)	8	C4	II	8+N1+F	N	3	1	2		95	0,95	2	да	T2	II A ⁷⁾	да	PP, EP, EX, A	0	7; 17
2430	АЛКИЛФЕНОЛЫ ТВЕРДЫЕ, Н.У.К. (НОНИЛФЕНОЛ, СМЕСЬ ИЗОМЕРОВ РАСПЛАВЛЕННАЯ)	8	C4	II	8+N1+F	N	3	2	4		95	0,95	2	да			нет	PP, EP	0	7; 17; 20: +125 °C
2850	ПРОПИЛЕНА ТЕТРАМЕР	3	F1	III	3+N1+F	N	4	3			97	0,76	2	да			нет	PP	0	

3.2.3.3 В третьем и пятом блоках схемы принятия решения заменить "(по критериям GESAMP)*" на "(по критериям, приведенным в пункте 2.2.9.1.10.5)" и исключить сноску*.

3.2.4.3 Критерии классификации веществ, А, 10

Заменить "(критерии согласно GESAMP)³" на "(по критериям, приведенным в пункте 2.2.9.1.10.5)" и исключить сноску 3.

(Справочный документ: неофициальный документ INF.11)

Часть 9

Глава 9.1

9.1.0.95.1 а), строка "в поперечном направлении"

После "0,59 м" включить следующий текст: "внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне ватерлинии при максимальной осадке".

Глава 9.2

9.2.0.95.1 а), строка "в поперечном направлении"

После "0,59 м" включить следующий текст: "внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне ватерлинии при максимальной осадке".

Глава 9.3

9.3.1.15 а), строка "в поперечном направлении"

Заменить "0,79 м или, когда применимо, расстояние, допустимое согласно разделу 9.3.4, уменьшенное на 0,01 м" на "0,79 м внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне ватерлинии при максимальной осадке".

9.3.2.15 а), строка "в поперечном направлении"

Заменить "0,79 м или, когда применимо, расстояние, допустимое согласно разделу 9.3.4, уменьшенное на 0,01 м" на "0,79 м внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне ватерлинии при максимальной осадке".

9.3.3.15.1 а), строка "в поперечном направлении"

Заменить "0,59 м или, когда применимо, расстояние, допустимое согласно разделу 9.3.4, уменьшенное на 0,01 м" на "0,59 м внутри от борта судна под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне ватерлинии при максимальной осадке".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19)

9.3.4.1.1, первое предложение

Заменить "Максимально допустимая вместимость" на "Максимально допустимая вместимость и длина".

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20)

Приложение III

Поправки к Руководящим принципам, касающимся использования каталога вопросов для экзаменования экспертов в области ВОПОГ

На стр. 2 заменить нижеследующий абзац:

"После успешной сдачи экзамена организатор подготовки выдает кандидату письменное свидетельство для представления компетентному органу".

на

"После успешной сдачи экзамена организатор подготовки информирует об этом кандидата и выдает ему письменное свидетельство для представления компетентному органу или передает электронное подтверждение компетентному органу".

На стр. 4 и 5 в трех таблицах раздела 3.1.1 добавить ссылку на сноску после записей в графе "Остойчивость" и следующую сноску:

"* В период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2014 года эти вопросы уместны только в том случае, если подготовка охватывала также тему "стойчивость". В противном случае число вопросов по другим целевым темам должно быть соответственно увеличено".

В приложении I на стр. 14, 15 и 16 заменить квадратные скобки круглыми скобками.

На стр. 31 опустить квадратные скобки в таблице.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22)
